

Vennquerbahn

Als Vennquerbahn wird die Bahnstrecke von Jünkerath über Losheim und Weywertz und weiter nach Malmedy bezeichnet. Sie wurde am 1. Juli 1912 eröffnet.

Vorgeschichte

Im Krieg mit Frankreich 1870/71 wurden erstmals im großen Umfang Eisenbahnen für den Transport von Truppen und Material, aber auch für Nachschub und den Rücktransport von Truppen und Verletzten genutzt. Aus diesen Erfahrungen erkannte der preußische Generalstab, dass die Zügigkeit und die Geschlossenheit der Heeresversammlung im Westen nicht zufriedenstellend waren. Nach dem Sieg Deutschlands, der Reichsgründung in Versailles und der Annexion Elsass-Lothringens wuchsen die Befürchtungen, dass Frankreich einen Revanchekrieg planen könnte. Aber auch deutsche Kreise dachten an einen Nachfolgekrieg, der in präventiver Weise jede Handlungsmöglichkeiten Frankreichs beseitigen sollten. Unter diesen Voraussetzungen begannen die Planungen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes zur französischen Grenze. Vordringlich ist hier die sog. Kanonenbahn von Berlin nach Metz zu nennen, deren Bau durch Reichsgesetz vom 11. Juni 1873 und staatliche Kredite ermöglicht wurde.

Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 sicherte der Heeresverwaltung die dauernde Mitwirkung bei allen Fragen des Ausbaues und der Leistungsfähigkeiten der Eisenbahnen. Es bestand die Möglichkeit, mit Rücksicht auf die Landesverteidigung Forderungen beim Bau und Betrieb sowie bei der Ausrüstung der Bahnen zu stellen. Dies wurde durch das Reichseisenbahnamt überwacht, das als Aufsichtsbehörde des Reiches im Zusammenwirken mit der Heeresverwaltung die Wahrung der militärischen Belange gegenüber den Eisenbahnen zu vertreten hatte.

Die beim Bau von Eisenbahnen von der Heeresverwaltung aufgestellten Forderungen erstreckten sich hauptsächlich auf die Durchführung ganzer Militäzüge in beiden Richtungen der jeweiligen Eisenbahnlinie bzw. militärisch definierten Transportstraße. Dazu gehörten die selbständige Einführung der Strecken in die Anschlussbahnhöfe, die Erstellung von Laderampen, Minenanlagen in Kunstbauten sowie besondere Anforderungen für Eisenbahnen im Bereich von Festungen (z.B. Wesel, Koblenz, Mainz).

Nach dem gewonnenen Krieg 1871 erhielt die Heeresverwaltung leicht die notwendige finanzielle Unterstützung für den strategischen Ausbau des Eisenbahnnetzes aus Reichsmitteln. Es entstanden in der Folge eine Reihe von wichtigen Eisenbahnbauten, insbesondere Rheinbrücken sowie die zugehörigen Anschlussstrecken zu den Grenzgebieten. Der Ausbau der Eisenbahnen umfasste hauptsächlich die Herstellung neuer Linien für militärische Transportstraßen, die Anlage von zweiten Gleisen für einen störungsfreien Verkehr in beiden Richtungen, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken durch zur Vermehrung der Zugfolge- und Ausweichstellen (Überholgleise) sowie die Errichtung von Verbindungsstrecken zwischen bestehenden Linien zur Umgehung von belasteten Bahnhöfen. Die Reichsmittel für die einzelnen Maßnahmen wurden stets ohne Schwierigkeiten bewilligt.

In der Zeit bis zum Beginn des 20. Jh. verschob sich der Schwerpunkt des geplanten Aufmarsches gegen Frankreich an den Niederrhein. Hier sollte der „rechte Flügel“ des Heeres aufgestellt werden, um Frankreich in eine Art Zangenbewegung nehmen zu können. Der Schwerpunkt des späteren strategischen Aus-

baues lag dementsprechend in der preußischen Provinz Rheinland, zwischen der Grenze zu den neutralen Luxemburg und den neutralen Niederlanden. Dies bedeutete neben dem weiteren Ausbau von Rhein-Übergängen vor allem den leistungsfähigen Ausbau des Bahnnetzes im linksrheinischen Raum im „Eisenbahn-Direktions-Bezirk Cöln“. Hier mussten die Möglichkeiten für die Versammlung eines starken Heeresflügels geschaffen werden, durch die Einrichtung leistungsstarker Zufuhr- und Auslauflinien.

Der Generalstab der preußischen Armee im Deutschen Kaiserreich entwarf bis 1905 eine Strategie, um einen Krieg an gleichzeitig zwei Fronten gegen Frankreich und Russland zu vermeiden. Der sog. Schlieffenplan (benannt nach Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen) sah im Falle eines Krieges mit Frankreich einen Aufmarsch durch das neutrale Belgien vor.

Zur Vorbereitung des geplanten Westaufmarsches hielt der Generalstab um die Jahrhundertwende den Ausbau der Ahrtalbahnen vom Rhein quer durch die Eifel bis zur belgischen Grenze für notwendig. Die Grenze zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Belgien lag damals weiter westlich als heute, auf einer Linie Huldange (Grenze zu Luxemburg) – Malmedy – Eupen – Herbesthal – Gemmenich bei Aachen. Die Erschließung der Eifel mit Eisenbahnen war durchaus unzureichend, geschuldet dem geringen Verkehr und den geringen wirtschaftlichen Kapazitäten. Die Bahnlinie von Köln nach Trier über Blankenheim – Jünkerath – Gerolstein war bis 1871 durchgehend befahrbar. Die Ost-West-Verbindung entlang dem Ahrtal war 1880 von Remagen bis Ahrweiler, 1886 bis Altenahr und 1888 über Dümpelfeld bis Adenau eröffnet worden.

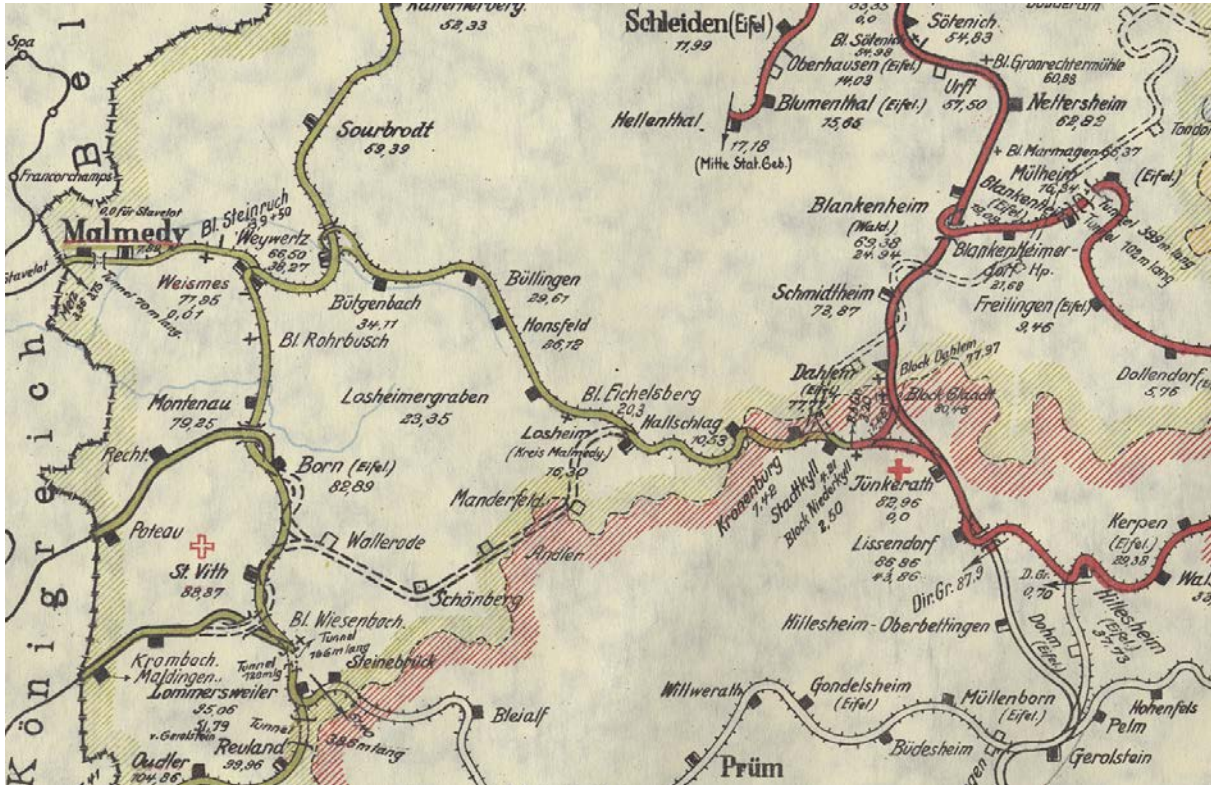
Die sich verschärfende politische Lage in den 1910er Jahren und die Anstrengungen Frankreichs und Russlands, ihr jeweiliges Bahnnetz nach strategischen Vorgaben zu verbessern, veranlassten die deutsche Heeresverwaltung, auf Anregung des letzten Chefs der Eisenbahnverwaltung, Oberstleutnant Karl Eduard Wilhelm Groener, dem späteren Reichsverkehrsminister, einen umfassenden, einheitlichen Plan zur Förderung des Ausbaues der deutschen Bahnen aufzustellen. Vor allem sollte jedem nach Westen bestimmten Armeekorps mit seinen Reservetruppen eine zweigleisige Aufmarschlinie zur Verfügung stehen. Neben diesen Transportstrecken sollten die quer durch Deutschland verlaufenden Eisenbahnen leistungsfähig ausgebaut werden, um im Verlaufe eines Krieges die rasche Verschiebung ganzer Armeen zwischen den Kriegsschauplätzen zu gewährleisten. In schwierigen Verhandlungen zwischen dem Reich und den Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz waren bis Sommer 1914 die Grundlagen für den beabsichtigten Ausbau festgelegt, der die Vorbedingung für eine kraftvolle Verwendung der Streitkräfte im Falle eines Zweifrontenkrieges verbessern sollte.

Bahnstrecke Jünkerath - Weywertz bis 1945

Aufgrund der militärischen Vorgaben wurde die Strecke Dümpelfeld – Ahrdorf – Hillesheim – Lissendorf – Jünkerath – Losheim – Weywertz ab Frühjahr 1910 in kurzer Zeit erbaut und am 1. Juli 1912 eröffnet. Sie wurde zweigleisig ausgebaut; die bereits vorhandene Bahnlinie von Dümpelfeld nach Remagen baute man ebenfalls zweigleisig aus. Zur Anbindung der Eifelbahn gab es eine Verbindung vom Block Niederkyll nach Norden zum Block Glaadt.

Weitere geplante strategische Eisenbahnlinien in Verbindung mit der Eifelquerbahn sollten von Rheinbach über Münstereifel – Schmidtheim nach Kronenburg/Stadtkyll sowie von Hallschlag nach Born bzw. St. Vith führen. Diese Bahnen wurden jedoch nicht mehr ausgeführt.

Die Verbindung von Köln bzw. Remagen nach Weywertz war eine der Transportstraße für den Aufmarsch des Westheeres. Die Verbindungen für die langen und schweren Militärzüge liefen von Köln über Euskirchen – Kall über den Abzweig bei Niederkyll zu den Ausladebahnhöfen in Losheimergraben, Losheim, Bütgenbach und Weismes. Die andere Verbindung lief von Remagen über die Ahrtalbahn bis zu den genannten Ausladebahnhöfen.



Auszug aus: Übersichtskarte des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Köln, Zustand 1. Juni 1917 (Hrsg. Karten- und Luftbildstelle der DB, Mainz).

Im Ersten Weltkrieg diente die Bahn der Truppenversorgung und einem eingeschränkten öffentlichen Nahverkehr mit drei Zugpaaren. Nach dem Ende des Krieges diente die Bahnstrecke zunächst der Rückführung der Truppen und von Material in das Deutsche Reich, später auch dem Transport von Reparationsgütern. Mit der Einrichtung der neuen Grenze zu Belgien bei Hallschlag gingen am 1. Januar 1919 der Abschnitt von Hallschlag (Grenze) bis Weywertz verwaltungstechnisch an die belgischen Eisenbahnen; der Restabschnitt bleibt bis 1920 unter der Aufsicht der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung. Aufgrund der Auflagen des Versailler Vertrags wurde das zweite Gleis 1930 abgebaut. 1935 wird der Abschnitt Abzweig Gladbach–Abzweig Niederkyll stillgelegt. Dieser Abschnitt kam im Zweiten Weltkrieg am 1. Januar 1942 wieder in Betrieb.

1938 wird die Strecke wegen des hohen Verkehrsaufkommens durch den Westwallbau vom vereinfachten Nebenbahnbetrieb auf Regelbetrieb umgestellt. Im Zuge des Rückzugs gab es größere Schäden durch deutsche Truppen, die zunächst die weitere Nutzung der Bahnstrecke verhinderten.

Die Strecke nach dem 2. Weltkrieg

Nach Beseitigung der Kriegsschäden erfolgte am 8. Juli 1947 die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs. Wegen des sehr geringen Verkehrsaufkommens wurde die Bahnlinie in Etappen stillgelegt: beginnend 1952 mit dem Abschnitt Weywertz – Losheimergraben (belgischer Abschnitt). Auf dem Restabschnitt in Deutschland

wird ab 1956 der vereinfachte Nebenbahnbetrieb eingeführt. Am 26. Mai 1963 stellte man auch den Restabschnitt Jünkerath – Losheimergraben (Grenze) ein.

Den verbliebenen Güterverkehr von Jünkerath – Losheimergraben (Grenze) beendete man am 8. Oktober 1981. Fünf Jahre nach ihrer Stilllegung sanierte man für die NATO die Strecke und eröffnete sie am 11. Oktober 1986 als Zubringer zum NATO-Truppenübungsplatz Eisenborn bei Sourbrodt. Trotz der hohen Investitionen wurde der Verkehr im Jahre 1993 wieder eingestellt. Die Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum (EBM) betrieb anschließend auf deutscher Seite noch geringen Güterverkehr, u.a. zu einem Sägewerk in Losheim. Am 15. Juni 2003 wurde die Strecke dann abermals stillgelegt.

Literatur

Seite „Vennquerbahn“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 10. April 2012.

URL: <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Vennquerbahn&oldid=101902287> (Abgerufen: 7. Juni 2012)

Spoorlijn 45A. Wikipedia, de vrije encyclopedie. 1 Juni 2012.

http://nl.wikipedia.org/w/index.php?title=Spoorlijn_45A&oldid=31246464 (Abgerufen: 7. Juni 2012)

Karl Josef Bales, Das Vennbahnsystem. Vorgeschichte der Vennbahn Aachen - Malmedy - Ulflingen.

<http://www.jahrbuch-daun.de/VT/hjb1995/hjb1995.10.htm> (Abgerufen: 7. Juni 2012) (mit weiterer Literatur)

Andreas Knipping, Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg (Freiburg 2004).

Klaus Kemp, Die Ahrtalbahnen (Freiburg 1983; Neuauflage Freiburg 2013)

Horst Rohde, Das deutsche Wehrmachtstransportwesen im Zweiten Weltkrieg. Entstehung – Organisation – Aufgaben. Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte. Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, 12. Band (Stuttgart 1971)

Der Weltkrieg 1914–1918, bearbeitet im Reichsarchiv. Die militärischen Operationen zu Lande. Das deutsche Feldeisenbahnwesen. Erster Band, Die Eisenbahnen zu Kriegsbeginn (Berlin 1928)

Dr. Claus Weber – LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (2014)